

## Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



### ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget. Elle est agréée protection de l'Environnement au niveau régional.

Membre du **GARE** (Groupement Associations Roissy Environnement-Associations de la CCE de ROISSY),

**Convergence Associative** contre les nuisances aériennes en Ile-de-France,

**UFCNA** (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs),

**UECNA** (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes).

### CONTACT

Adresse 45 rue d'Erment  
BP 10002  
95390 SAINT-PRIX

Téléphone 01 39 899 199

Site Internet [www.advocnar.fr](http://www.advocnar.fr)

# ROISSY

## IMPACT MAXIMAL

NE PERSÉVÉRONS PAS DANS L'ERREUR

## CONSTAT DE LA SITUATION

### Croissance du trafic aérien

Depuis 1945, le trafic aérien mondial a connu une croissance exponentielle. Le nombre de passagers transportés a été centuplé depuis 1950. Un des facteurs de croissance est la démographie, puisque la population mondiale a presque triplé depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Les autres facteurs sont socio-économiques ; la hausse du pouvoir d'achat des classes moyennes et la forte augmentation du temps libre (congrés payés, baisse de l'âge de la retraite, RTT...). La baisse du prix du billet d'avion a contribué à cette évolution par la libéralisation du secteur d'abord aux USA puis en Europe, avant de se généraliser. Elle se poursuit aujourd'hui par la montée en puissance des compagnies low-cost avec un modèle économique très différent des compagnies classiques.

La situation française a dépassé cette évolution mondiale à la fois pour les passagers et pour le fret. Le nombre de passagers est passé de 1,1 million en 1950 à 206 millions en 2018 (dont plus de la moitié pour le groupe AdP), tandis que le fret aérien est passé en France de 44 500 à 2,8 millions de tonnes pendant la même période.

Pour faire face à cette croissance qu'aucun autre secteur n'a connue, les industriels, grâce aux pouvoirs publics, ont construit des aéronefs, des plates-formes aéroportuaires et leurs voies routières d'accès rapide, des aérobares... On multiplie le nombre de pistes. On installe ces infrastructures proches des zones de chalandise, dans les années 50, la sensibilité environnementale était inexistante. Aujourd'hui, on parle beaucoup d'environnement, mais le passage à l'acte est laborieux.

## L'urbanisation

La France de l'après-guerre comptait 40 millions de sujets, sans compter les sujets de mécontentements aurait dit l'humoriste Henri Rochefort. Elle est encore sous l'influence d'une vie rurale. Le secteur primaire, qui représentait encore 36 % de la population active, n'en représente plus que 2,5 % aujourd'hui. La croissance démographique française depuis 1945 a été de 66 % (3 fois plus faible que dans le reste du monde) et plus de 90 % de la population a adopté le mode de vie urbain, avec tout ce que cela représente en avantages et inconvénients en termes de qualité de vie.

Les Français fuient le monde rural, principalement pour trouver des emplois offerts en grand nombre grâce au boum économique des trente glorieuses (1945-1975). Comme cet exode rural est insuffisant pour les offres d'emplois de l'industrie, les pouvoirs publics font un appel massif à une main-d'œuvre étrangère en provenance principalement des pays méditerranéens.

La France de 1945 était partagée entre population rurale et population urbaine. Les aéronefs, très bruyants et très polluants, étaient peu nombreux, car l'activité aéronautique était balbutiante et gênait trois fois moins de personnes qu'aujourd'hui. De plus, les exigences des citoyens étaient plus orientées vers des contingences matérielles, et la fibre environnementale qui existe aujourd'hui ne faisait guère entendre sa voix dans un pays qui sortait de 6 années d'une guerre pour laquelle nombre de citoyens en plus d'être privés de liberté, souffraient de mal-être lié au manque de nourriture et de logements.

## Impact sanitaire du trafic aérien

Aujourd'hui, la situation est très différente, le trafic aérien a littéralement explosé, et malheureusement les populations survolées habitent des zones très densément peuplées. A titre d'exemple, la région Ile-de-France qui est 10 fois plus peuplée que la moyenne des autres régions françaises de la métropole concentre plus de la moitié du trafic passagers

et environ 40% des mouvements d'aéronefs du pays.

Pour remédier à cette situation, les pouvoirs publics ont fait voter des « mesurette ». Un Plan de Gêne Sonore (PGS) pour une douzaine de plates-formes aéroportuaires sur les 190 que compte notre territoire. Les populations concernées par ces PGS peuvent se voir octroyer une aide pour l'insonorisation de leur logement. Cette aide est insuffisante pour couvrir les frais d'insonorisation et est très loin d'un montant d'indemnisation qui pourrait couvrir le préjudice subi, par la pollution sonore et chimique, la baisse des valeurs immobilières... liées au trafic aérien.

Les pouvoirs publics, conscients de l'impact sanitaire du bruit des avions ont fait voter l'établissement de 190 PEB (Plan d'Exposition au Bruit). Les pouvoirs publics n'ont pas su anticiper l'explosion du trafic aérien, et ont été timides dans le choix des indices de protection, ce qui fait que les PEB des principales plates-formes se sont systématiquement étendus impactant chaque fois de nouveaux territoires. Ces plans sont censés limiter la population soumise aux nuisances sonores. Nous disons censés parce que nous savons que ces règles sont systématiquement transgressées. A titre d'exemple, la population délimitée par la zone C du PEB de Roissy CdG a non seulement augmenté, ce qui n'est pas conforme aux règles édictées par lesdits PEB, mais en plus le taux de progression démographique a été plus fort à l'intérieur du périmètre considéré par rapport aux communes situées à l'extérieur du périmètre ne subissant pas les contraintes de la zone C. A cela plusieurs raisons : la première est le fait d'élus locaux souhaitant développer leur commune, et de promoteurs avides de profits financiers dans des zones où la contrainte foncière est très forte. La loi ALUR qui décentralise l'attribution des permis de construire de l'Etat vers les maires, va sans doute accentuer cette dérive. Parmi les causes de cette concentration de population en zone de bruit, il y a aussi l'effet crise économique qui bloque l'accès à la propriété de bon nombre de foyers (hausse du prix de l'immobilier combinée avec la baisse du pouvoir d'achat).

Les nuisances aériennes ont malheureusement un effet sensible sur la valeur des biens immobiliers, constaté par quelques études universitaires et notariales. Pour les familles qui ne trouvent pas à se loger décemment à cause des contraintes financières, cette baisse se trouve par contre être une aubaine pour devenir propriétaires à moindre coût. Cette évolution conduit, dans les zones à forte nuisance, à une paupérisation de la population qui cumule les

inégalités économique, sociale et environnementale) bien mises en évidence, à titre d'exemple par BruitParif<sup>1</sup>. Les familles les plus fortunées ont la capacité de fuir les nuisances pour habiter un logement en zone plus calme, privant ainsi les collectivités locales de ressources fiscales indispensables à une gestion territoriale saine. Le cercle vicieux de la désocialisation est enclenché.

## Historique de l'implantation de la plate-forme de Roissy CdG

Le choix de la distance entre l'emplacement d'une plate-forme aéroportuaire et sa zone de chalandise est toujours un compromis. Ne pas être trop loin afin que le temps d'accès à la plate-forme soit acceptable, mais suffisamment éloigné pour que la circulation aérienne n'ait pas un impact sanitaire désastreux (pollutions sonore et chimique). Les avions modernes ont une pente de décollage nettement améliorée par rapport à la génération précédente, ce qui fait qu'au-delà de 25 à 30 km, la nuisance sonore liée au décollage est très atténuée. A l'atterrissage, la descente en paliers et la faible pente de descente imposée par des directives de l'OACI, créent des nuisances un peu au-delà de cette distance. Le projet SESAR, dont l'un des objectifs est la descente continue généralisée en Europe apportera, d'ici quelques années, une atténuation des nuisances dues aux atterrissages. En fait ce qui compte, à la fois pour le personnel de la plate-forme et pour les voyageurs, c'est plus le temps d'accès que la distance. Le temps d'accès par véhicule particulier ou taxi est souvent plus performant que les transports en commun. En Ile-de-France, aux heures de pointe, ce sont les transports en commun qui sont les plus efficaces, bien que ceux dédiés à la desserte de la plate-forme souffrent de graves perturbations dues au manque d'investissement des pouvoirs publics.

Revenons quelques instants sur la décision prise par les pouvoirs publics de construire la plate-forme de Roissy CdG. Le projet est entériné le 16 juin 1964 en conseil des ministres et la plate-forme inaugurée le 8 mars 1974.

Dans les années 60, le trafic aérien est en forte augmentation et les professionnels du secteur tirent la sonnette d'alarme de la future saturation des aéroports parisiens (Le Bourget et Orly). On ne parlait pas encore de saturation environnementale, mais plutôt d'une saturation technique de deux plates-formes très enclavées dans le tissu urbain et peu adaptées pour se développer.

Orly, la principale plate-forme étant au sud de l'Ile-de-France, il était logique de placer la nouvelle infrastructure plutôt au nord. Aéroports de Paris, entreprise non encore privatisée, limitait son activité, de par ses statuts, à moins de 50 km de Paris (ce n'est plus le cas aujourd'hui), mais à 50 km, si nous sortons des zones très densément peuplées de l'agglomération parisienne, nous sortons aussi du giron de la Chambre de Commerce d'Ile-de-France. Il est alors hors de question que la manne financière que représente un tel investissement échappe au groupe AdP et à la CCI de Paris IDF.

## Une liste d'erreurs d'aménagement

**Première erreur ;** Le site se place à la limite de 3 départements (Seine-Saint-Denis, Val d'Oise et Seine-et-Marne) sur la commune de Roissy-en-France, à l'époque à l'extérieur de l'agglomération parisienne (aujourd'hui intégrée dans ce périmètre). Les pouvoirs publics ne pouvaient pas ignorer que la proximité de communes très importantes à moins de 10 km à l'ouest des pistes allait poser des problèmes sanitaires importants. En même temps que la décision d'implantation de la plate-forme, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne décide la création de 8 villes nouvelles autour de Paris. Sarcelles à 10 km à l'ouest de la plate-forme en fait partie.

**Deuxième erreur ;** l'emplacement est situé à moins de 3 nautiques (5 km) en latéral des pistes de l'aéroport du Bourget, ce qui, en terme de sécurité et pour respecter les préconisations de l'OACI, oblige les contrôleurs aériens, à gérer le trafic de Roissy et du Bourget de manière dépendante. Cette contrainte oblige les avions atterrissant au Bourget à une prise ILS (début de la descente finale) 1000 pieds plus bas que la prise ILS la plus basse de Roissy. On pénalise donc les habitants de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, des départements dans lesquels la densité de population atteint respectivement 6 500 et 9 000 habitants/km<sup>2</sup>.

**Troisième erreur ;** on renouvelle cette erreur en prévoyant un écartement de la piste sud et de la piste nord (à l'époque ce ne sont pas encore des doubles) qui ne respecte pas les 3 nautiques qui permettrait de les gérer de façon indépendante. Résultat : 1000 pieds d'écart entre la prise ILS sur la piste nord de Roissy CdG et Le Bourget et 1000 pieds d'écart entre la prise ILS sur la piste sud et la piste nord de Roissy CdG. L'ensemble de ces contraintes forme un sérieux casse-tête pour les contrôleurs aériens et génère d'importantes nuisances sonores subies par les populations survolées.

<sup>1</sup><https://www.bruitparif.fr/pages/Environnement/400%20Impacts%20du%20bruit/800%20Le%20bruit,%20un%20facteur%20qui%20renforce%20les%20in%C3%A9galit%C3%A9s%20sociales/2013-02-02%20-%20Synth%C3%A8se%20-%20Croisement%20des%20caract%C3%A9ristiques%20socio-%C3%A9conomiques.pdf>

**Quatrième erreur ;** et non des moindres : l'orientation des pistes. 80 % des habitants du Val d'Oise sont concentrées au sud-est sur 20 % du territoire du département. C'est justement sur cette partie de territoire que sont orientées les pistes.

**Cinquième erreur ;** En contradiction totale avec les préconisations de l'OACI et les recommandations de l'ACNUSA, le choix des indicateurs n'a pas permis de protéger les terrains autour de l'aéroport des atteintes aux nuisances sonores (voir document T4 OACI).

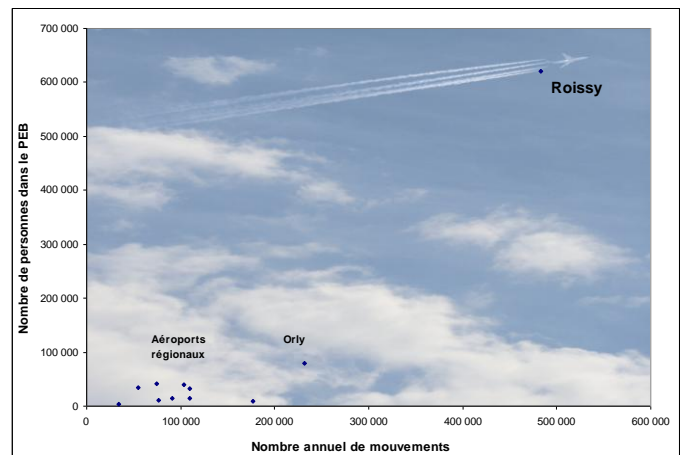
Le résultat de l'ensemble de ces erreurs est qu'alors même que le site de Roissy CdG avait été choisi à l'extérieur de l'agglomération parisienne, que l'on souhaitait éviter que l'aéroport d'Orly trop enclavé développe son activité avec une augmentation des nuisances, la population impactée par les nuisances sonores est beaucoup plus importante à Roissy CdG par rapport à Orly, et ceci quel que soit le critère. Les populations les plus proches (le plan de gêne sonore) sont 2 fois plus nombreuses à Roissy CdG, 2,5 fois plus pour le plan d'exposition au bruit. Les populations survolées en dessous de 3000 mètres par le trafic de Roissy CdG sont 3,5 fois plus importantes que celles d'Orly en configuration face à l'est<sup>2</sup> et 5 fois plus importantes en configuration face à l'Ouest.

Ces erreurs d'aménagement du territoire ont été bien dénoncées par le rapport Gonnot<sup>3</sup> en 2003, censé attirer l'attention des pouvoirs publics sur une « situation explosive » en Ile-de-France. Le rapport Gonnot précise : « Nos voisins européens, confrontés aux mêmes difficultés, ont trouvé des solutions innovantes en matière de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, dont certaines n'ont jamais été vraiment étudiées en France. Il conviendrait de s'appuyer sur ces expériences fructueuses. ». Le même rapport constate que le trafic du Bourget cumule deux inconvénients majeurs, d'être situé dans une zone très densément peuplée et que cette localisation n'est pas optimale pour le trafic d'affaire puisque les sièges sociaux des sociétés clientes se trouvent plutôt à l'ouest ou au sud de l'Ile-de-France. Il conseille donc que les flottes d'affaire soient plus proches des sièges sociaux et dans des zones peu urbanisées.

D'autres rapports ont suivi et préconisent des solutions adaptées à cette situation. 16 ans plus tard, rien n'a changé !

On constate aujourd'hui l'impact sanitaire désastreux de l'aéroport Charles de Gaulle. Le schéma ci-

dessous donne en ordonnée, le nombre de personnes dans le PEB et en abscisse le nombre annuel de mouvements d'avions. Il montre que Roissy CdG concentre le maximum de nuisances sur le maximum de personnes exposées.



Si aucun des paramètres qui participent à l'augmentation du trafic n'est modifié (prix du pétrole, croissance, évolution démographique...), le nombre de mouvements d'avions en France augmentera et les nuisances inhérentes à ce trafic seront de plus en plus difficiles à supporter. Comme par le passé les progrès de motorisation à la fois en termes de bruit et d'émissions chimiques ne compenseront pas les effets néfastes de la croissance du trafic.

Les aéroports parisiens sont proches de la saturation en termes de capacité. Le projet européen SESAR visant un doublement de capacité permettra une augmentation des capacités. Le problème de cette évolution, c'est que ce trafic va s'opérer sur les parties les plus densément peuplées. Il est impensable que cette situation perdure.

Que faire ? Le décret hélicoptères du 20 octobre 2010 a permis de légiférer pour que les couloirs empruntés par les hélicoptères évitent les zones à forte densité de population.

La proposition de loi n° 3778, déposée le 6 avril 2007, a bien tenté de remédier à cette situation en présentant un texte demandant le plafonnement du nombre de mouvements d'aéronefs et la réduction des nuisances, en particulier la nuit pour toutes les plates-formes dont le trafic impacte des zones à forte densité de population. Ce texte de loi propose la mise en place d'une fiscalité écologique afin que le transport aérien soit en conformité avec la charte de l'environnement adoptée le 1<sup>er</sup> mars 2005. Ce texte n'a pas été adopté, mais les associations soutiennent ce type d'initiatives.

<sup>2</sup> Les avions décollent et atterrissent face au vent. En Ile-de-France, nous avons environ 60% de configuration face à l'ouest (vent d'ouest) et 40% de configuration opposée.

<sup>3</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rap-info/i1016.pdf>

## Le principe du HUB

Si on veut optimiser le transport aérien, à la fois d'un point de vue commercial, mais aussi environnemental, il faut transporter le nombre de clients souhaitant prendre l'avion, en minimisant au maximum le nombre de mouvements.

L'augmentation de l'emport, avec l'arrivée des gros porteurs, est un moyen qui a permis de limiter le nombre de mouvements d'environ 30%.

Mais l'organisation du trafic aérien autour d'une plate-forme de correspondance est beaucoup plus efficace. C'est le principe du hub. Par rapport à un réseau de dessertes point à point, un réseau relié par un hub réduit considérablement le nombre de mouvements, ce qui est préférable pour les compagnies, à la fois pour offrir un nombre conséquent de destinations et réduire les coûts par optimisation du nombre de mouvements. Il a également l'avantage de réduire les nuisances et les émissions de gaz à effet de serre. Le seul inconvénient réside pour les voyageurs qui n'habitent pas à proximité du hub de devoir atteindre le point de hub par un vol court-courrier ou une liaison ferroviaire à grande vitesse. Le seul hub important en France est celui d'Air France à Roissy CdG. A noter qu'un hub voyageur est aussi un hub fret, dans la mesure où la plupart du fret est aussi en correspondance sur l'aéroport considéré. 36% des voyageurs de Roissy CdG sont en correspondance (avion court-courrier pour un vol long-courrier et inversement) et plus si on prend en compte les voyageurs venant à Roissy par le TGV. Donc ce principe de hub, qui est un transfert de nuisances des aéroports régionaux vers celui de Roissy CdG, aurait toute sa pertinence si effectivement, comme c'était l'objectif au départ, cette plate-forme avait été construite en dehors des zones urbanisées et de façon à ne pas impacter des zones à très forte densité de population.

## CONCLUSION

La succession d'erreurs évoquées ci-dessus fait que Roissy CdG est la plate-forme aéroportuaire impactant le plus de personnes en France, et même en Europe derrière Heathrow, les deux points noirs du bruit aérien pointés par la cartographie liée à la directive européenne 2002/49/CE. Un hub a vocation à concentrer le trafic aérien. Vouloir le développer sur les plates-formes existantes est un non-sens d'un point de vue impact sanitaire de par la densité de population impactée.

Le législateur a récemment souhaité à juste titre graver dans le marbre le plafonnement et le couvre-feu de la plate-forme d'Orly. Doubler le nombre de mouvements à Orly pour le mettre au même niveau serait un désastre environnemental, mais installer sur Roissy CdG une infrastructure capable d'accueillir un trafic supérieur à celui d'Orly est une solution bien pire puisqu'à Roissy CdG, le nombre de personnes impactées par les survols est beaucoup plus important.

Certes, les lobbies aériens sont très puissants mais nous dénonçons sans relâche auprès des populations, des élus et des médias les dérives des autorités censées nous protéger face aux objectifs « facteur 4 ». L'Etat devrait être le garant de l'intérêt général, mais ne conçoit en aucune manière une stratégie de développement du trafic aérien compatible avec les enjeux sanitaires et environnementaux de notre époque. Nous sommes regroupés dans une stratégie de convergence de points de vue pour peser davantage et être force de proposition face aux pouvoirs publics inféodés aux professionnels. Les citoyens sont en marche contre les scandales fiscaux, sanitaires, sociaux et environnementaux et rien ne les arrêtera.

**INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS**

et **INSCRIVEZ-VOUS** sur

**[terminal4-cdg.groupeadp.fr](https://terminal4-cdg.groupeadp.fr)**

Contact: [terminal4-cdg@adp.fr](mailto:terminal4-cdg@adp.fr)

